Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

Fiscal Year 2001–02

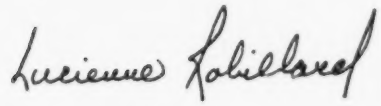
103-06212/

© Her Majesty the Queen in Right of Canada,
represented by the President of the Treasury Board, 2002
Catalogue No. BT76-1/2002
ISBN 0-662-66812-X

This document is available in alternative formats
and on the Treasury Board of Canada Secretariat's Web site at the following address:
http://www.tbs-sct.gc.ca

PRESIDENT'S MESSAGE

I am pleased to table in Parliament the annual *Report on the Application of the* Alternative Fuels Act, for the fiscal year 2001–02, pursuant to the *Alternative Fuels Act*.



Lucienne Robillard
President of the Treasury Board

Table of Contents

Executive Summary i

1. Introduction 1

1.1 *Alternative Fuels Act* 1

2. Compliance with the *Alternative Fuels Act* 2

2.1 New vehicle acquisitions 2

2.2 Use of ATF in the federal fleet 3

2.3 Examples of progress in the use of ATF and emissions reduction 4

2.4 Key obstacles to expanding the use of ATF 5

3. Conclusion 6

Appendix 1 – Terminology 9

Appendix 2 – New Vehicle Acquisitions 11

Appendix 3 – Definitions of Table Headings 13

Executive Summary

Annual Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the AFA in respect of all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1, and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

Requirements of the *Alternative Fuels Act*

The AFA requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks, and buses operated by federal government departments and agencies use alternative transportation fuels (ATF).

For the fiscal year that began April 1, 2001, the AFA required that 75 per cent of the portion of newly acquired vehicles for which alternative fuels were deemed to be both cost-effective and operationally feasible be physically capable of using these.

The AFA also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use ATF in the operation of any motor vehicle capable of using such fuels.

Compliance with the *Alternative Fuels Act*

With regard to the acquisition of ATF vehicles, the federal government, through activities of the federal bodies named in schedules I, I.1, and II of the FAA, is in full compliance with and, in fact, has exceeded the requirements of the AFA for the fifth year in a row.

With regard to the use of ATF, federal organizations have indicated that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these to the maximum extent possible.

1. INTRODUCTION

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the AFA in respect of all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1, and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

1.1 *Alternative Fuels Act*

The AFA received Royal Assent on June 22, 1995, and took effect on April 1, 1997. The purpose of the AFA is to accelerate the use in Canada of alternative transportation fuels (ATF) in motor vehicles in order to reduce the emission of carbon dioxide and other greenhouse gases and to reduce dependence on petroleum-based fuels for transportation. The AFA targets the federal vehicle fleet and helps make the government a leader in the use of ATF.

The AFA requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks, and buses operated by federal government departments and agencies, in the aggregate, use ATF.

Specifically, the AFA requires that departments and agencies review each new vehicle acquisition in terms of its estimated annual fuel consumption and primary operational tasks and determine whether using ATF would be both cost-effective and operationally feasible. This has been interpreted to mean that, if a new vehicle is less expensive to operate on ATF than on a conventional fuel, and the vehicle can fulfil its operational duties, then it is included in the group of new acquisitions that are capable of operating on ATF.

It is a requirement of the AFA that, for the fiscal year that began on April 1, 1997, 50 per cent of that group of vehicles had to have been able to operate on ATF. For the fiscal year that began on April 1, 1998, the requirement increased to 60 per cent. For the fiscal year that began on April 1, 1999, and for every year thereafter, 75 per cent of the viable vehicles must be capable of operating on ATF.

The AFA also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use an alternative fuel in the operation of any motor vehicle capable of operating on such a fuel.

In July 1995, the Treasury Board of Canada Secretariat revised the *Motor Vehicle Policy* to ensure effective application of the AFA and its regulations and to provide leadership and assistance to departments and agencies to help them meet the obligations set forth in the AFA.

This is the fifth annual report on the application of the *Alternative Fuels Act*.

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the AFA. Section 2.1 summarizes the application of the AFA in relation to 2001–02 fiscal year vehicle acquisitions, and section 2.2 reports on the extent of ATF use in the federal fleet during the 2001–02 fiscal year. Section 2.3 contains examples of progress in the use of ATF and emissions reductions while section 2.4 presents some of the key obstacles to using ATF in the federal fleet.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the AFA.

2. COMPLIANCE WITH THE *ALTERNATIVE FUELS ACT*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, the federal government reports that it is in full compliance with the AFA. Section 2.1 provides a summary of the application of the AFA on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the greatest extent possible.

2.1 New vehicle acquisitions

The table below provides a summary of the application of the AFA on a government-wide basis for the 2001–02 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions for which ATF would be cost-effective and operationally feasible are, in fact, vehicles that are capable of operating on ATF. (Definitions of the table headings are contained in Appendix 3.)

Total number of vehicles acquired	Total number of vehicles for which ATF is cost-effective	Total number of vehicles for which ATF is cost-effective and operationally feasible	Actual number of ATF vehicles acquired	75% target — required acquisitions as per the AFA
3,984	267	102	126	76

A summary of the application of the AFA by department and agency is contained in Appendix 2.

Meeting and exceeding the requirements of the AFA

The federal government, through the acquisition activities of departments and agencies, has surpassed the requirements of the AFA for the 2001–02 fiscal year. This can be attributed to the mandate of certain departments and agencies to demonstrate leadership in the use of ATF. These federal organizations have done as much as they could in the 2001–02 fiscal year to acquire vehicles that can use alternative fuels.

From information provided by the departments and agencies and data contained in the Public Works and Government Services Canada Vehicle Statistical Information System (VSIS), it is estimated that 85 per cent of the ATF vehicles purchased in 2001–02 are factory-produced and that 15 per cent are converted after acquisition. These are the best estimates available at the time of tabling this report.

2.2 Use of ATF in the federal fleet

In the operation of any motor vehicle in the federal fleet already capable of operating on an alternative fuel, the AFA requires that federal bodies use an alternative fuel to the greatest extent possible, where this is cost-effective and operationally feasible.

The following table summarizes the estimated fuel consumption by fuel type for the 2001–02 fiscal year for the 18 departments and agencies with the largest fleets.[1]

Fuel type	Approximate number of vehicles	Total estimated annual consumption	Average annual consumption per vehicle
Conventional fuels			
Gasoline (includes E10) [2]	21,187	58,978,752 L	2,784 L
Diesel	1,123	2,827,329 L	2,518 L
Alternative fuels			
Natural Gas	390	349,578 kg	896 kg
Propane	468	1,079,625 L	2,307 L
Ethanol 85	142	85,018 L	599 L
Electric	3	Data not available	Data not available
Total	**23,313**		

1 These departments and agencies are Agriculture and Agri-Food Canada, Correctional Service Canada, National Defence, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, National Research Council Canada, Natural Resources Canada, Parks Canada, Public Works and Government Services Canada, Royal Canadian Mounted Police, Transport Canada, Canada Customs and Revenue Agency, Industry Canada, Human Resources Development Canada, Canadian Food Inspection Agency, Citizenship and Immigration Canada, Health Canada, and Indian and Northern Affairs.

2 Gasoline consumption figures include ethanol 10 because reliable data on total fuel consumption of ethanol 10 fuel are not available. Sales of this fuel are not always tracked individually in the current reporting systems by either the oil companies or the fleet management system contractors. As a result, ethanol 10 is tracked as part of the gasoline data.

Federal bodies named in schedules I, I.1, and II of the FAA are endeavouring to use ethanol 10 blend (E10) to the greatest extent possible in their gasoline vehicles. For natural gas and propane, consumption statistics include dedicated and bi-fuel applications.

2.3 Examples of progress in the use of ATF and emissions reduction

The items below highlight the use of ATF and progress in emissions reduction by the federal government during the 2001–02 fiscal year:

1. Agriculture and Agri-Food Canada opened the second ethanol 85 (E85) refuelling station in Canada. It is located at the Central Experimental Farm (CEF) in Ottawa and it serves as a fuel storage and pumping facility for 16 vehicles running on E85. All other vehicles at the CEF run exclusively on E10 blended gasoline and low-sulphur diesel.

2. The number of E85 vehicles in the federal fleet increased again during the 2001–02 fiscal year, from 57 to 142 vehicles. The two E85 refuelling stations in Ottawa, owned and operated by Agriculture and Agri-Food Canada and Natural Resources Canada, also served vehicles owned by other departments, such as Environment Canada, Transport Canada, Public Works and Government Services Canada, and the Department of Foreign Affairs and International Trade.

3. The introduction in Canada of hybrid gasoline-electric vehicles has been well received by the federal government, which finds them to be practical and environmentally friendly. Hybrid gasoline-electric vehicles are not presently considered as ATF vehicles in terms of *acquiring* motor vehicles under the AFA and, as such, are not included in the "Number of Actual ATF Vehicles Acquired" column in the table in section 2.1 of this report. Nevertheless, hybrid gasoline-electric vehicles emit significantly less pollutants than conventional gasoline vehicles. The federal government acquired 40 of these hybrids during the 2001–02 fiscal year (see table below), which amounts to a total of 86 hybrids presently owned and operated by the federal government.

Department / Agency	Number of hybrid gas-electric vehicles acquired in 2001–02
Atlantic Canada Opportunities Agency	1
Environment Canada	7
Fisheries and Oceans Canada	2
Health Canada	2
National Defence	3
Natural Resources Canada	4
Parks Canada	1
Public Works and Government Services Canada	1
Royal Canadian Mounted Police	9
Transport Canada	10
Total	**40**

2.4 Key obstacles to expanding the use of ATF

Despite the commitment of the federal government to increase the use of ATF in the federal fleet, a number of external factors continue to limit the feasibility of using ATF vehicles. During the past five fiscal years, the acquisition of ATF vehicles and the use of ATF were curtailed by a limited ATF infrastructure across many parts of the country and a limited selection and availability of appropriate ATF vehicles from manufacturers.

The items below summarize some of the key obstacles.

1. During the 2001–02 fiscal year, there continued to be a limited supply of factory-produced ATF vehicles, compared to the number of gasoline models, suitable for federal government operations.

2. Compared to similar classes of gasoline vehicles, premiums for the acquisition of factory-produced ATF vehicles range from $1,902 to $9,025 for propane and natural gas vehicles and up to $1,096 for E85 vehicles. The cost of after-market conversion kits ranges from $3,695 to $5,495 for propane and natural gas applications. It is generally the case that the lower-priced kits incorporate earlier, less advanced technology, while the higher-priced ones reflect newer, cleaner technology.

3. Vehicle manufacturers are not producing ATF vehicles in the numbers originally anticipated, and the availability of ATF vehicles in Canada remains limited. Availability in Canada is dictated largely by the production needs of the bigger U.S. marketplace.

4. Natural gas, propane, and E85 infrastructure is still limited; supply of these fuel types is unreliable outside of urban areas, and supplier hours of operation are often restricted.

5. The effectiveness and quality of vehicle conversion kits remain questionable, considering that emissions-testing analysis of converted vehicles sometimes reveals higher emissions than those from a gasoline vehicle. As well, the highly sophisticated onboard diagnostic computers in new vehicles have severely curtailed the after-market conversion industry's ability to convert engines properly. Therefore, the federal government clearly favours factory-produced ATF vehicles, and it is estimated that these vehicles represent 85 per cent of the ATF vehicles acquired in 2001–02.

6. The availability and operating hours of approved warranty service facilities offering routine maintenance and repair services for factory-produced or converted ATF vehicles are limited, thereby restricting the use of an ATF vehicle in many locations. Also, some departments have noted that the limited number of approved warranty service facilities has resulted in higher maintenance and repair costs.

7. Some jurisdictions still restrict the use of propane vehicles in certain areas; for example, in underground parking garages and on some airport tarmacs.

8. The addition of an ATF tank sometimes affects the operational capabilities of vehicles. For example, available cargo space is often reduced.

9. The price of gasoline and the relatively low average annual kilometres travelled by federal vehicles make it less likely that ATF use will be cost-effective.

3. CONCLUSION

During the 2001–02 fiscal year, the federal government, through the activities of the federal bodies named in schedules I, I.1, and II of the FAA, has fully complied with the requirements of the AFA. It should be noted that the federal government has complied with the AFA every year since it came into force in April 1997.

The federal government is committed to continuing to comply with the requirements of the AFA and to demonstrating leadership in attaining of all federal environmental objectives. Expanding the current use of ATF and ATF vehicles remains a priority with departments and agencies as long as the use of such products is cost-effective and operationally feasible for their specific requirements.

The federal government finds that the availability of ATF vehicles and associated ATF infrastructure has not yet materialized to the extent first envisaged when the AFA was passed in June 1995. To date, the federal government has encountered many obstacles that place practical limitations on the use of ATF and ATF vehicles. In time, as these obstacles are overcome, there will be greater opportunity to acquire more ATF vehicles for the federal fleet and make greater use of alternative fuels across the federal government.

Expanding the use of ATF and ATF vehicles is but one of many measures taken by the federal government to reduce harmful emissions from its fleet. For example, fuel consumption is now a criterion in the evaluation of bids for federal vehicles, providing an advantage to fuel-efficient vehicles.

The modernization of the federal fleet, where newer, cleaner, and more fuel-efficient vehicles are replacing older technology vehicles, has led to a significant reduction in greenhouse gas (GHG) and harmful ground-level emissions. A recent report on the federal fleet commissioned by Natural Resources Canada as part of the Federal Vehicles Initiative to measure federal fleet energy improvements since 1995–96 provided encouraging findings, which indicated an overall reduction in the federal fleet of nearly 40 per cent in emissions levels for pollutants such as total hydrocarbons (THC), carbon monoxide (CO), and oxides of nitrogen (NOx). The report also notes a 20 per cent reduction in GHG (carbon dioxide) during the same time period.

Sound fleet management practices, in accordance with a life cycle approach, complement the AFA to ensure that the federal government acquires and operates its vehicles in an environmentally responsible manner.

APPENDIX 1 – TERMINOLOGY

The following section provides definitions of the terms frequently used in this Report.

Motor vehicle

For the purposes of reporting on the AFA, *motor vehicle* is defined to include automobiles, passenger vans, light- or medium-duty trucks, and buses.

Alternative transportation fuel

Under the AFA, *alternative transportation fuel*, or ATF, must include, but is not limited to, ethanol, methanol, propane gas, natural gas, hydrogen, or electricity, and these must be used as a sole source of direct propulsion energy.

For the purpose of acquiring motor vehicles, the *Alternative Fuels Regulations* expand the definition of ATF given above to include blended fuels when an ATF (as defined above) makes up at least 50 per cent of the blend. Flex-fuel and bi-fuel vehicles are also considered to be ATF vehicles for the purposes of acquiring motor vehicles. Consultations are presently underway to determine whether the *Alternative Fuels Regulations* can and should be amended to include hybrid gasoline-electric vehicles as ATF vehicles for the purposes of the AFA.

For the purposes of using ATF, the *Alternative Fuels Regulations* also expand the definition of ATF given above to include bio-diesel and blended fuels that include any amount of the approved ATF.

Bi-fuel vehicle

A *bi-fuel vehicle* is one with two separate fuel systems that operates on either fuel (e.g., a bi-fuel gasoline-propane vehicle can operate on either gasoline or propane).

Flex-fuel vehicle

A *flex-fuel vehicle* is one with a single fuel system that operates on one of two different fuels alone or on a blend of the two (e.g., an E85 vehicle can operate on gasoline alone or on any blend of gasoline and ethanol to a maximum of 85 per cent ethanol).

Cost-effective

A vehicle is considered cost-effective for ATF use if it can be demonstrated that the additional cost of either converting a vehicle to use ATF or acquiring a factory-produced ATF vehicle will be recovered in the form of fuel savings over the life of the vehicle.

Where net savings are greater than $1, a vehicle is considered cost-effective for ATF use.

Operationally feasible

ATF use is considered to be operationally feasible when it can be demonstrated that the vehicle will be able to fulfill its primary operational tasks.

The definition of operational feasibility will vary across departments and agencies according to a wide range of variables, including the following: the specific travel patterns of each vehicle, the mandate of the department or agency, the availability of alternative fuels wherever the vehicle will travel, the local laws (or by-laws), the vehicle performance requirements, and the vehicle availability or the availability of a suitable conversion kit.

APPENDIX 2 – NEW VEHICLE ACQUISITIONS

The table below summarizes the application of the AFA for the 2001–02 fiscal year by department and agency. The information reported is the result of consultations with each department and agency.

Departments and agencies included in schedules I, I.1, and II of the FAA but not listed below *did not* acquire any new vehicles during the 2001–02 fiscal year. Nonetheless, they are in compliance with the AFA as their required ATF vehicle acquisitions would be nil.

Department or Agency	Number of vehicles acquired	Vehicles cost-effective for ATF use	Vehicles cost-effective and operationally feasible for ATF use	Actual number of ATF vehicles acquired
SCHEDULE 1				
Agriculture and Agri-Food Canada	68	4	2	12
Canadian Heritage	2	0	0	0
Citizenship and Immigration Canada	63	2	1	2
Department of Finance Canada	1	0	0	0
Department of Foreign Affairs and International Trade	6	0	0	0
Department of Justice Canada	1	0	0	0
Environment Canada	103	37	28	21
Fisheries and Oceans Canada	199	8	2	1
Health Canada	80	3	1	4
Human Resources Development Canada	6	0	0	0
Indian and Northern Affairs Canada	28	1	1	0
Industry Canada	76	0	0	1
National Defence	1,035	79	0	1
Natural Resources Canada	36	13	0	4
Public Works and Government Services Canada	46	20	20	20
Transport Canada	67	0	0	2
Veterans Affairs Canada	5	0	0	1
Western Economic Diversification Canada	1	0	0	0
Totals for Schedule I	**1,823**	**167**	**55**	**69**

Department or Agency	Number of vehicles acquired	Vehicles cost-effective for ATF use	Vehicles cost-effective and operationally feasible for ATF use	Actual number of ATF vehicles acquired
SCHEDULE I.1				
Atlantic Canada Opportunities Agency	5	0	0	0
Canadian International Development Agency	1	0	0	0
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	1	0	0	1
Communication Canada	1	0	0	0
Correctional Service Canada	196	32	31	24
Economic Development Canada for Quebec Regions	7	0	0	0
National Archives of Canada	1	1	1	1
National Parole Board	6	0	0	0
Office of the Auditor General of Canada	1	0	0	0
Privy Council Office	4	0	0	0
Registrar of the Supreme Court of Canada and that portion of the Public Service of Canada appointed under subsection 12(2) of the *Supreme Court Act*	1	0	0	0
Registry of the Federal Court of Canada	7	0	0	0
Royal Canadian Mounted Police	1,528	39	9	15
Totals for Schedule I.1	**1,759**	**72**	**41**	**41**

Department or Agency	Number of vehicles acquired	Vehicles cost-effective for ATF use	Vehicles cost-effective and operationally feasible for ATF use	Actual number of ATF vehicles acquired
SCHEDULE II				
Canada Customs and Revenue Agency	181	7	4	10
Canadian Food Inspection Agency	153	2	0	4
National Battlefields Commission	1	0	0	0
National Research Council Canada	15	2	2	2
Parks Canada	45	16	0	0
Transportation Safety Board of Canada	7	1	0	0
Totals for Schedule II	**402**	**28**	**6**	**16**
Total for all Schedules	**3,984**	**267**	**102**	**126**

APPENDIX 3 – DEFINITIONS OF TABLE HEADINGS

Department or Agency

These are all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1, and II of the *Financial Administration AFA* that made vehicle acquisitions during the 2001–02 fiscal year.

Number of vehicles acquired

This is the total number of vehicles acquired by the departments and agencies during the 2001-02 fiscal year.

Vehicles for which ATF is cost-effective

This is the number of 2001–02 vehicles acquired that are considered to be no more costly to operate on alternative fuels in comparison to a conventional fuel.

Vehicles for which ATF is cost-effective and operationally feasible

This is the number of 2001–02 vehicles acquired that are considered to be no more costly to operate on ATF in comparison to a conventional fuel *and* are able to fulfill their operational roles while using ATF.

Actual number of ATF vehicles acquired

This is the actual number of 2001–02 vehicles acquired that are capable of operating on ATF.

75% target — required acquisitions as per the AFA

This is the total number of 2001–02 vehicles acquired that should be capable of operating on ATF in accordance with the *Alternative Fuels Act*.

For the 2001–02 fiscal year, the AFA requires that 75 per cent of all those vehicles acquired for which ATF is determined to be both cost-effective and operationally feasible should be physically capable of operating on ATF.

Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Exercice 2001-2002

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 2002
N° de catalogue BT76-1/2002
ISBN 0-662-66812-X

On peut se procurer ce document sur médias substituts
et sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, à l'adresse suivante :
http://www.tbs-sct.gc.ca

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

J'ai le plaisir de déposer au Parlement le Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*, prévu aux termes de cette loi, pour l'exercice 2001-2002.

La présidente du Conseil du Trésor,

Lucienne Robillard

Table des matières

Résumé i

1. Introduction 1

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement* 1

2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement* 2

2.1 Nouvelles acquisitions 3

2.2 Utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral 3

2.3 Exemples des progrès réalisés en matière d'utilisation des carburants de remplacement et de réduction des émissions 5

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement 6

3. Conclusion 8

Annexe 1 – Terminologie 9

Annexe 2 – Nouvelles acquisitions 11

Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux 14

RÉSUMÉ

Rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, à l'exercice débutant le 1er avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable.

Pour l'exercice qui a débuté le 1er avril 2001, la Loi exigeait que 75 p. 100 des véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement était jugée rentable et faisable, soient capables d'utiliser ces carburants de remplacement.

La Loi précise aussi qu'il incombe à chaque entité du gouvernement fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser des carburants de remplacement dans tout véhicule automobile pouvant les utiliser.

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

En ce qui concerne l'acquisition de véhicules pouvant fonctionner aux carburants de remplacement, les activités menées par les entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de respecter pleinement, et même de dépasser, les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une cinquième année d'affilée.

En ce qui concerne l'utilisation de carburants de remplacement, les organisations fédérales ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux carburants de remplacement les utilisent autant que possible.

1. INTRODUCTION

La *Loi sur les carburants de remplacement* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des entités du gouvernement fédéral (ministères et organismes) mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi, qui a été sanctionnée le 22 juin 1995, est entrée en vigueur le 1er avril 1997. Elle a pour objet d'accroître l'utilisation au Canada des carburants de remplacement dans les véhicules automobiles afin de diminuer les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre, et de réduire la dépendance à l'égard des produits à base de pétrole pour le transport. La Loi vise les véhicules du parc automobile fédéral et aide le gouvernement à devenir un chef de file de l'utilisation des carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, à l'exercice débutant le 1er avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront globalement fonctionner aux carburants de remplacement lorsque cela est rentable et faisable.

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en fonction de la consommation annuelle estimative de carburant et des principales utilisations opérationnelles qui en sont faites, et vérifient s'il est rentable et faisable d'utiliser des carburants de remplacement. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher d'exploiter un nouveau véhicule fonctionnant à un carburant de remplacement qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fait partie du groupe des véhicules nouvellement acquis qui sont capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, pour l'exercice qui a débuté le 1er avril 1997, 50 p. 100 des véhicules de ce groupe devaient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement. Pour l'exercice qui a commencé le 1er avril 1998, cette proportion passait à 60 p. 100. Pour l'exercice qui a débuté le 1er avril 1999 et pour les suivants, 75 p. 100 des véhicules rentables doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi précise également qu'il incombe à chaque entité du gouvernement fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser du carburant de remplacement pour l'exploitation des véhicules automobiles capables de fonctionner à ce carburant.

En juillet 1995, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a révisé la *Politique sur les véhicules automobiles* pour faire en sorte que la Loi et le règlement qui en découle soient appliqués efficacement, et pour offrir aide et orientation aux ministères et organismes afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Loi.

Le présent document constitue le cinquième rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*.

La section 2 du Rapport évalue la conformité du gouvernement fédéral à la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi relativement à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2001-2002 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral durant ce même exercice. La section 2.3 donne des exemples des progrès réalisés quant à l'utilisation des carburants de remplacement et à la réduction des émissions, tandis que la section 2.4 décrit certains des principaux obstacles à leur utilisation par les véhicules du parc automobile fédéral.

La section 3 termine le rapport par une analyse de la volonté du gouvernement fédéral de continuer à se conformer aux exigences de la Loi.

2. CONFORMITÉ À LA *LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, le gouvernement fédéral rapporte qu'il respecte entièrement la Loi. La section 2.1 donne un aperçu de l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, il est signalé que tous les véhicules du parc automobile fédéral capables de fonctionner aux carburants de remplacement utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume la façon dont la Loi a été appliquée à l'échelle gouvernementale au cours de l'exercice 2001-2002. Il montre qu'au moins 75 p. 100 de tous les véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation des carburants de remplacement serait rentable et faisable, sont effectivement capables de fonctionner aux carburants de remplacement. (La définition des en-têtes des tableaux se trouve à l'annexe 3.)

Nombre total de véhicules acquis	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis	Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi
3 984	267	102	126	76

L'annexe 2 indique brièvement comment la Loi a été appliquée dans les divers ministères et organismes.

Les exigences de la Loi ont été respectées et même dépassées

Les acquisitions des ministères et organismes ont permis au gouvernement fédéral de dépasser les exigences de la Loi pour 2001-2002, ce qui peut s'expliquer par le mandat que se sont donné certains ministères et organismes de prêcher par l'exemple et d'utiliser des carburants de remplacement. Ces ministères et organismes fédéraux ont cherché le plus possible au cours de l'exercice 2001-2002 à acquérir des véhicules qui consomment des carburants de remplacement.

D'après l'information fournie par les ministères et organismes et les données contenues dans le Système de données statistiques sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, on estime que 85 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement achetés en 2001-2002 avaient été produits en usine et que 15 p. 100 avaient été convertis après leur acquisition. Ces résultats constituent les meilleures évaluations effectuées au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral

La Loi exige, lorsque cela est rentable et faisable, que les entités du gouvernement fédéral se servent autant que possible de carburants de remplacement pour exploiter tout véhicule du parc automobile fédéral qui est déjà capable de fonctionner à ces carburants.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par genre de carburant pour l'exercice 2001-2002 pour les 18 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles [1].

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence [2] (y compris E10)	21 187	58 978 752 l	2 784 l
Carburant diesel	1 123	2 827 329 l	2 518 l
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	390	349 578 kg	896 kg
Propane	468	1 079 625 l	2 307 l
Éthanol 85	142	85 018 l	599 l
Électricité	3	données non disponibles	données non disponibles
Total	**23 313**		

1 Ces ministères et organismes sont Agriculture et Agroalimentaire Canada, Service correctionnel Canada, Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Conseil national de recherches Canada, Ressources naturelles Canada, Parcs Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Gendarmerie royale du Canada, Transports Canada, Agence des douanes et du revenu du Canada, Industrie Canada, Développement des ressources humaines Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, Citoyenneté et Immigration Canada, Santé Canada et Affaires indiennes et du Nord Canada.

2 **Essence :** La consommation d'essence comprend la consommation d'éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation de ce carburant; en effet, ses ventes ne sont pas toujours consignées individuellement dans les systèmes de rapports actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est intégré aux données relatives à l'essence.

Les entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP s'efforcent d'utiliser le plus possible le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

2.3 Exemples des progrès réalisés en matière d'utilisation des carburants de remplacement et de réduction des émissions

Les exemples donnés ci-dessous montrent l'utilisation des carburants de remplacement et les progrès réalisés en matière de réduction des émissions par le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2001-2002 :

1. Agriculture et Agroalimentaire Canada a ouvert le deuxième poste de ravitaillement en éthanol 85 au Canada. Le poste est situé à la Ferme expérimentale centrale d'Ottawa. Il sert comme entrepôt de carburants et station de pompage à 16 véhicules fonctionnant à l'éthanol 85. Tous les autres véhicules de la Ferme expérimentale centrale fonctionnent exclusivement au carburant mixte éthanol 10 et au diesel à basse teneur en souffre.

2. Le nombre de véhicules du parc automobile fédéral qui fonctionnent à l'éthanol 85 a encore augmenté au cours de l'exercice 2001-2002, passant de 57 à 142. Les deux postes de ravitaillement en éthanol 85 d'Ottawa appartenant à Agriculture et Agroalimentaire Canada et à Ressources naturelles Canada, et exploités par ces deux ministères, sont utilisés aussi par les véhicules appartenant à d'autres ministères comme Environnement Canada, Transports Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

3. L'arrivée sur le marché canadien de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité a été bien accueillie par le gouvernement fédéral, qui les trouve pratiques et bons pour l'environnement. De tels véhicules hybrides ne sont pas actuellement considérés comme des véhicules utilisant des carburants de remplacement du point de vue de *l'acquisition* de véhicules automobiles en vertu de la Loi et, à ce titre, ils ne sont pas comptés dans la colonne « nombre réel de véhicules aux carburants de remplacement acquis » du tableau de la section 2.1 de ce rapport. Il reste que les véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité émettent sensiblement moins de polluants que les véhicules à essence traditionnels. Le gouvernement fédéral a acquis 40 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2001-2002 (voir le tableau qui suit), ce qui porte à 86 le nombre de véhicules hybrides actuellement possédés et exploités par le gouvernement fédéral.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis en 2001-2002
Agence de promotion économique du Canada Atlantique	1
Défense nationale	3
Environnement Canada	7
Gendarmerie royale du Canada	9
Parcs Canada	1
Pêches et Océans Canada	2
Ressources naturelles Canada	4
Santé Canada	2
Transports Canada	10
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1
Total	**40**

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des carburants de remplacement pour les véhicules du parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter les possibilités d'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Durant les cinq derniers exercices, l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'utilisation de ces carburants ont été réduites par une infrastructure limitée de distribution des carburants de remplacement dans de nombreuses régions du pays et par le choix et l'offre limités de véhicules alimentés aux carburants de remplacement chez les fabricants.

Voici un résumé des principaux obstacles.

1. L'exercice 2001-2002 s'est encore caractérisé par une offre limitée de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral, comparativement aux modèles de véhicules à essence.

2. Par rapport aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine variaient de 1 902 $ à 9 025 $, dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et jusqu'à 1 096 $ pour ceux fonctionnant à l'éthanol 85. Le coût des trousses de conversion au propane et au gaz naturel variait de 3 695 $ à 5 495 $. Les trousses dont le prix est moins élevé font généralement appel à une technologie plus ancienne et moins avancée, tandis que celles dont le prix est plus élevé utilisent une technologie plus récente et plus propre.

3. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas le nombre initialement prévu de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'offre de tels véhicules au Canada demeure limitée. L'offre au Canada est dictée surtout par les besoins en matière de production du marché américain, qui est plus vaste.

4. Les infrastructures de distribution de gaz naturel, de propane et d'éthanol 85 sont encore limitées; l'offre de ces carburants à l'extérieur des régions urbaines n'est pas constante et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent réduites.

5. L'efficacité et la qualité des trousses de conversion des véhicules demeurent discutables, compte tenu de ce que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle parfois des concentrations plus élevées que celles des véhicules à essence. De plus, les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules restreignent beaucoup la capacité de l'industrie de convertir adéquatement les moteurs. C'est pourquoi le gouvernement fédéral préfère nettement les véhicules à carburants de remplacement produits en usine qui, selon les estimations, représentent 85 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis en 2001-2002.

6. La disponibilité et les heures d'ouverture des centres agréés (en vertu des garanties) qui offrent des services d'entretien et de réparation des véhicules produits en usine ou convertis aux carburants de remplacement sont limitées, ce qui restreint l'utilisation de véhicules aux carburants de remplacement dans de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité de centres agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.

7. Il arrive que les autorités gouvernementales interdisent l'utilisation des véhicules au propane dans certains endroits, comme les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.

8. L'ajout d'un réservoir à carburant de remplacement réduit parfois la capacité des véhicules. Par exemple, l'espace de chargement s'en trouve souvent réduit.

9. Compte tenu du prix de l'essence et de la moyenne assez faible de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral, l'utilisation des carburants de remplacement sera probablement moins rentable.

3. CONCLUSION

Au cours de l'exercice 2001-2002, les activités des entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de se conformer entièrement aux exigences de la Loi. Il convient de noter que le gouvernement fédéral les a respectées tous les ans depuis que la Loi est entrée en vigueur en avril 1997.

Le gouvernement fédéral est résolu à continuer d'observer les exigences de la Loi et à faire preuve de leadership pour atteindre tous les objectifs fédéraux en matière d'environnement. L'utilisation accrue de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant à ces carburants demeure une priorité pour les ministères et organismes, dans la mesure où elle est rentable et faisable, compte tenu de leurs besoins particuliers.

Le gouvernement fédéral constate que l'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et de l'infrastructure qui y est associée n'atteint pas encore les niveaux prévus lors de l'adoption de la Loi en juin 1995. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral s'est buté à de nombreux obstacles qui imposent des limites d'ordre pratique à l'utilisation des carburants de remplacement et des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Au fur et à mesure que ces obstacles seront surmontés, on pourra sûrement acquérir plus de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral et se servir davantage des carburants de remplacement dans l'ensemble du gouvernement fédéral.

Accroître l'utilisation des carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant à ces carburants n'est qu'une des nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions nocives de son parc automobile. Ainsi, l'un des critères maintenant utilisés pour évaluer les soumissions pour les véhicules du gouvernement fédéral est la consommation de carburant, ce qui accorde un avantage aux véhicules qui ont un haut rendement énergétique.

La modernisation du parc automobile fédéral, grâce à laquelle des véhicules plus neufs, plus propres et à meilleur rendement énergétique remplacent des véhicules faisant appel à une technologie plus ancienne, a mené à une réduction importante des gaz à effet de serre et des émissions nocives à la surface de la terre. Un récent rapport sur le parc automobile fédéral, commandé par Ressources naturelles Canada comme partie intégrante de l'initiative des véhicules du gouvernement fédéral pour mesurer les progrès réalisés dans le domaine énergétique depuis 1995-1996, a fourni des résultats encourageants. Selon ces résultats, la réduction générale des niveaux d'émissions de polluants comme les hydrocarbures totaux (THC), le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (Nox), pour le parc automobile fédéral, atteint près de 40 p. cent. Le rapport fait également état de 20 p. 100 de réduction de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone) durant la même période.

De bonnes pratiques de gestion du parc automobile associées à une approche axée sur le cycle de vie complètent la Loi et garantissent que le gouvernement fédéral acquiert et utilise des véhicules automobiles en respectant l'environnement.

ANNEXE 1 – TERMINOLOGIE

On trouve dans cette annexe la définition de certains termes utilisés fréquemment dans le rapport.

Carburant de remplacement

Aux termes de la Loi, les *carburants de remplacement* comprennent notamment l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

Aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit la définition donnée ci-dessus du terme carburant de remplacement aux carburants mixtes constitués au moins à 50 p. 100 d'un carburant de remplacement. Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburant et bicarburant aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles. Des consultations sont actuellement en cours pour savoir si le *Règlement sur les carburants de remplacement* peut être modifié afin d'inclure les véhicules alimentés à l'essence et à l'électricité aux fins de la Loi, et s'il y a lieu de modifier ce règlement.

Aux fins de l'utilisation des carburants de remplacement, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit aussi la définition donnée ci-dessus de ce terme aux biocarburants diesels et aux carburants mixtes qui incluent n'importe quelle quantité de carburants de remplacement approuvés.

Faisable

L'utilisation d'un carburant de remplacement est jugée faisable s'il peut être démontré que les principales fonctions opérationnelles du véhicule seront remplies.

La définition de la faisabilité opérationnelle variera selon les ministères et organismes en fonction d'une multitude de variables, dont les profils de déplacement du véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité des carburants de remplacement à tous les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité de véhicules ou de trousses de conversion convenables.

Rentable

L'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable s'il peut être démontré que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de carburants de remplacement ou de l'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant réalisées pendant la durée utile du véhicule.

Si les économies nettes sont supérieures à 1 $, l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable.

Véhicule automobile

Aux fins des rapports prévus par la Loi, *véhicule automobile* s'entend des automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers ou moyens et des autobus.

Véhicule bicarburant

Véhicule équipé de deux systèmes d'alimentation distincts qui peut utiliser deux carburants différents (p. ex. un véhicule bicarburant à essence/au propane peut fonctionner à l'essence ou au propane).

Véhicule polycarburant

Véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser l'un ou l'autre des deux carburants capables de l'alimenter ou un mélange des deux (par exemple, un véhicule à l'éthanol 85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol comportant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol).

ANNEXE 2 – NOUVELLES ACQUISITIONS

Le tableau suivant est un sommaire de l'application de la Loi par les ministères et les organismes durant l'exercice 2001-2002. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP, mais qui ne figurent pas dans la liste ci-dessous, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 2001-2002. Ils respectent la Loi, mais leur acquisition de véhicules alimentés aux carburants de remplacement est nulle.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	28	1	1	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	68	4	2	12
Anciens Combattants Canada	5	0	0	1
Citoyenneté et Immigration Canada	63	2	1	2
Défense nationale	1 035	79	0	1
Développement des ressources humaines Canada	6	0	0	0
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0	0	0
Environnement Canada	103	37	28	21
Industrie Canada	76	0	0	1
Ministère de la Justice Canada	1	0	0	0
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	6	0	0	0
Ministères des Finances Canada	1	0	0	0
Pêches et Océans Canada	199	8	2	1

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Ressources naturelles Canada	36	13	0	4
Santé Canada	80	3	1	4
Solliciteur général Canada	1	0	0	0
Transports Canada	67	0	0	2
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	46	20	20	20
Totaux de l'annexe I	**1 823**	**167**	**55**	**69**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I.1				
Agence canadienne de développement international	1	0	0	0
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	7	0	0	0
Agence de promotion économique du Canada Atlantique	5	0	0	0
Archives nationales du Canada	1	1	1	1
Bureau du Conseil privé	4	0	0	0
Bureau du Vérificateur général du Canada	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	6	0	0	0
Communication Canada	1	0	0	0

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	1	0	0	1
Gendarmerie royale du Canada	1 528	39	9	15
Greffe de la Cour fédérale du Canada	7	0	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la *Loi sur la Cour suprême*	1	0	0	0
Service correctionnel Canada	196	32	31	24
Totaux de l'annexe I.1	**1 759**	**72**	**41**	**41**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	153	2	0	4
Agence des douanes et du revenu du Canada	181	7	4	10
Parcs Canada	45	16	0	0
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	7	1	0	0
Commission des champs de bataille nationaux	1	0	0	0
Conseil national de recherches Canada	15	2	2	2
Totaux de l'annexe II	**402**	**28**	**6**	**16**
Totaux de toutes les annexes	**3 984**	**267**	**102**	**126**

ANNEXE 3 – DÉFINITION DES EN-TÊTES DES TABLEAUX

Ministère ou organisme

Toutes les entités du gouvernement fédéral (ministères ou organismes) figurant aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui ont fait l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2001-2002.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou organismes durant l'exercice 2001-2002.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable

Le nombre de véhicules acquis en 2001-2002 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable

Le nombre de véhicules acquis en 2001-2002 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant des carburants de remplacement.

Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 2001-2002 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 2001-2002 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2001-2002, la Loi prévoit que 75 p. 100 de tous les véhicules acquis pour lesquels il est déterminé que l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.